



SAKSGANG

Utvalg/Styre	Møtedato	Saksnr
Hovedutvalg for miljø, plan og næring	13.12.2023	122/23

Vurdering av planutvalgets innstilling

Vedlegg:

Dok.dato	Tittel	Dok.ID
21.11.2023	Sluttbehandling - Mølnosen detaljregulering - planID.293	1738052

Kommunedirektørens innstilling

1. Vedta planforslaget etter kommunedirektørens innstilling
2. Avvise planforslaget etter kommunedirektørens innstilling og bestille nytt planforslag med planoppstart.
3. Dele planforslaget og kun regulere for krysning Mølnosen/Eidet i gjeldene planforslag.

13.12.2023 Hovedutvalg for miljø, plan og næring

Saken ble utsatt da den var til behandling i MPN 06.11.23. Kommunedirektøren fremmet med bakgrunn i MPN sin bestilling i møte nevnte MPN-møte 06.11.23 tre alternativer til vedtakstekst:

1. Vedta planforslaget etter kommunedirektørens innstilling
2. Avvise planforslaget etter kommunedirektørens innstilling og bestille nytt planforslag med planoppstart.
3. Dele planforslaget og kun regulere for krysning Mølnosen/Eidet i gjeldene planforslag.

Votering: MPN vedtok enstemmig alternativ 1, planforslaget vedtas i tråd med kommunedirektørens opprinnelige innstilling i sak 091/23: "Med hjemmel i Plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas detaljreguleringsplan for Mølnosen, plan id 293."
Saksordfører Kjersti Delp (Ap)

MPN- 122/23 Vedtak:

Med hjemmel i Plan- og bygningsloven § 12-12 vedtas detaljreguleringsplan for Mølnosen, plan id 293.

Fagavdelingens undersøkelse

Fagavdelingen har etter ønske fra planutvalget, undersøkt mulighetene for å legge gang- og sykkelvegen langs nordsiden av E10 ved Karlsvågen.

Vi har vært i kontakt med Statens vegvesen og Statsforvalteren, i tillegg er det gjennomført planfaglige vurderinger av tiltaket som en helhet.

Det er ikke mulig for fagavdelingen å innhente eller gjennomføre omfattende vurderinger av kostnadene knyttet til eksisterende og foreslått tiltak på nåværende tidspunkt. Kostnadsberegning kommer i utgangspunktet i stegene etter at et planforslag er vedtatt. Fagavdelingen har dog gjort vurderinger knyttet til tiltak og fremtidig prosess for å gi et grovt anslag på hvilket alternativ som antas å ha best kostnadsramme.

Til orientering så har det vært snakk om Osanbrua som eksempel på en løsning, men dette er ikke mulig å bruke til sammenlikning, da «påhenget» på brua ikke faller under samme kriterier ved vegnormal.

Statens vegvesen

Statens vegvesen informerer ved telefon og mailkorrespondanse at dersom kommunen ønsker en annen løsning enn planen legger opp til, må planforslag utredes og endres på vanlig vis. Ettersom planforslaget har vært oppe til sluttbehandlingen betyr det at vi må ha oppstart av en ny planprosess.

Fra Statens vegvesen:

«En eventuelt ny løsning for gang- og sykkelveg må utredes etter tekniske krav i vegnormalene, og det må gjøres økonomiske og praktiske vurderinger. Trafikksikkerhet og miljøkrav må også vurderes slik det gjøres i alle planer. Hvor vil folk faktisk krysse? Voksne, barn og de som kommer med buss? Hvordan vil trafikantstrømmen gå, hvem tar korteste veg osv.»

Det ble forsøkt å innhente mer informasjon på telefon, men Statens vegvesen har ikke vegplanleggere som kan gjøre disse bedømmelsene for å vurdere «om det er mulig». Et slikt tiltak må følge krav i vegnormal, som ved denne saken betyr 3.0 meter minimum avstand fra vegkant til kant på gang- og sykkelveg. Eksisterende fylling er på kart målt til å være 4-6 meter på det bredeste, avhengig av vannstand, men fyllingen er bratt, og har ikke brukbart areal det er mulig å plassere et tiltak på.

Dersom en gang- og sykkelveg skal plasseres på denne fyllingen må fyllingen utvides til å være mellom 10-12 meter bred, og det anslås etter rask måling at en slik fylling blir på minst 2 000 m² (Målt til 2 800). Til sammenlikning er planlagt fylling nord i Karlsruågen på 1 275 m².

Statsforvalteren

Statsforvalteren oppfatter et nytt tiltak som problematisk og det er ikke ønskelig å beslaglegge et såpass areal. Det var vanskelig å fatte en beslutning på stående fot, men Statsforvalteren ser det vil være flere utfordringer å legge fylling langs E10, enn nord i Karlsruågen.

En fylling vil bety omfattende prosjekteringsarbeid for gjennomstrømmingstunell under E10.

Dersom tiltaket skal realiseres må fyllingen bli over dobbelt så bred som den er i dag, noe som betyr at tunnelen må dimensjoneres på nytt.

En eventuell fylling er også av såpass størrelse at deler av Karlsruågen som ligger øst for Omfløddholmen vil tettes igjen. Kartet er ikke representativt for faktisk vannstand i vågen, og fyllingen kan medføre at området blir innestengt og mister vannforsyning/-utskiftning. Det er omfattende forekomst av strandeng øst for Omfløddholmen, som er en sårbar naturtype. Dette, inkludert sjørret, ålgress og elvemusling, er naturtyper/arter som kan påvirkes av et foreslått tiltak.

At fylling potensielt plasseres så nære utløpet til Karlsruvatnvassdraget vil også være problematisk, men statsforvalteren kan ikke ta et standpunkt på omfattende konsekvenser uten en ordentlig utredelse av tiltaket gjort av fagpersoner. Det er dog slik at et tiltak sør i Karlsruågen vil ha mer omfattende konsekvenser enn fylling i nordøstre del.

Gjennomgående fra begge parter er at det må gjennomføres tekniske og økonomiske vurderinger av et nytt tiltak av fagkyndig personell. Dette vil være kostnadsomfattende og ta tid for å få gjennomført alle nødvendige vurderinger.

Vurdering

Slik det fremkommer fra Statens vegvesen og Statsforvalteren, er vi avhengige av en ny planoppstart og planprosess for å utforske om planutvalgets innstilling er mulig.

En ny planoppstart vil medføre alle de samme stegene som er gjennomført i sammenheng med eksisterende planforslag, med høringsperioder, behandlingstid og fagkyndige vurderinger. Tidsrammen for dette vil være på minst ett år.

Slik fagavdelingen ser det, vil en ny planprosess ha omfattende kostnader og ta lang tid. I tillegg vil foreslått tiltak medføre en større utfylling i vågen, høyere kostnader knyttet til sakkyndige konsulenter - størrelse på fylling og opprettelse av bru, samt omfattende konsekvenser for naturen.

Fagavdelingen har kommet frem til 3 alternativer for saken:

1. Vedta planforslaget etter kommunedirektørens innstilling

Planarbeidet ble gjennomført i henhold til plan- og bygningsloven, og flere alternativer har blitt gjennomgått siden oppstart i 2019. Berørte grunneiere, naboer, andre interesserte og myndigheter har blitt hørt gjennom prosessen. Innspill har videre blitt vurdert og ledet til tilpasning av planforslag.

Planforslaget har blitt til gjennom en omfattende og god prosess, hvor fagavdelingen har kommet frem til best mulig løsning for alle berørte parter.

Det er ikke mulig å få fagkyndige vurderinger på saken, uten å fremstille et nytt planforslag. En ny oppstart av samme planarbeid vil være både tid- og kostnadskreven, og som en helhet ha en vesentlig større kostnadsramme enn eksisterende planforslag.

2. Avvise planforslaget etter kommunedirektørens innstilling og bestille nytt planforslag med planoppstart.

Dersom det besluttes at utredning og vurderinger som er gjort etter planutvalgets innstilling ikke er tilfredsstillende, må planforslaget avvises og ny plan startes opp.

En ny oppstart vil som tidligere nevnt medføre en komplett planprosess, som minst kommer til å ta ett år, i tillegg til at det må anvendes eksterne ressurser for å utforske muligheten.

En ny planprosess vil muliggjøre utredningen av en gang- og sykkelveg på nordsiden av E10, og etter en fagkyndig vurdering, vil innspill fra offentlige instanser gi videre føringer. Planprosessen vil ikke garantere at foreslått innstilling er gjennomførbar. Den vil i grunn muliggjøre en detaljert utredning av tiltaket, som også kan resultere i at eksisterende planforslag blir gjenopptatt som beste alternativ.

Selv om det ikke var mulig å få et konkluderende svar fra Statens vegvesen og Statsforvalteren, gir svarene de kommer med signaler om at foreslått tiltak og ny oppstart vil være krevende og kan by på flere utfordringer.

3. Dele planforslaget og kun regulere for krysning Mølnosen/Eidet i gjeldene planforslag.

Som presisert tidligere er hovedformålet med planen å sikre en trygg(ere) overgang for beboere på Mølnosen over til Eidet og bussholdeplass. Et tredje alternativ vil være at en ny gang- og sykkelveg fjernes fra planen og eventuelt påbegynnes i en ny plan senere, slik at man ivaretar forslagens primære hensikt (flytte Mølnosveien ca. 100 meter østover).

Dette vil medføre at planforslaget trekkes tilbake og deretter sendes på en ny høringsrunde i nytt omfang. I tillegg vil det være nødvendig å gjøre faglige vurderinger basert på at det ikke suppleres en gang- og sykkelveg for å øke trafikksikkerheten til myke trafikanter.

En ny høringsrunde, samt faglige vurderinger, kan også resultere i å være tid- og ressurskrevende. Og selv om alternativet egentlig høres ut som et passende kompromiss, er dette det mest usikre alternativet, da omfanget av endring både kan være svært lite og svært stort.

Konklusjon

Fagavdelingens vurdering faller på at alternativ 1. vil være det beste for sakens fremdrift. Eksisterende planforslag har vært gjennom en grundig planprosess hvor mange alternativer for gang- og sykkelveg er vurdert. Faglige vurderinger, sakkyndige innspill og innspill fra berørte parter har bidratt til å finne den mest hensiktsmessige løsningen for tiltaket.

Fagavdelingen ser at det er mye usikkerhet knyttet til de to andre alternativene, som både vil være ressurskrevende og ta tid å få svar på. I tillegg vurderer fagavdelingen at det er lite sannsynlig at foreslått tiltak vil være gjennomførbart, og hvis det skulle vise seg å være det, vurderes det å være av vesentlig større kostnadsomfang.

Det legges frem tre alternativer til planutvalget.

Tommy Stensvik
Kommunedirektør

Jonas Borg
Arealplanlegger